

Variante di Valico, la grande opera non è ancora finita ma c'è già un cedimento della strada di DAVID MARCEDDU 14 Ottobre 2015

Sarebbe bello se qualcuno dei decisori e degli operatori pagasse per i danni compiuti stupidando e arricchendosi. Ma siamo in quest'Italia del neoliberalismo straccione. Il Fatto quotidiano, 14 ottobre 2015

Ci sono nuovi problemi per la Variante di Valico, [la grande opera autostradale che dovrà unire Bologna e Firenze affiancando la vecchia Autostrada del sole](#) e che ancora non è conclusa a 11 anni dall'inizio dei cantieri. A Rioveggio sul lato emiliano dell'Appennino, un muro di contenimento posto all'inizio del Viadotto Casino in direzione nord (non ancora aperto al traffico) ha iniziato a muoversi alcuni mesi fa e a "ribaltarsi" verso l'esterno. Parliamo di movimenti di pochi centimetri, ma che avrebbero preoccupato Autostrade per l'Italia, la società posseduta al 30 per cento dalla famiglia Benetton, concessionaria per i lavori. Sulla pavimentazione stradale infatti si è aperta una lunga fessura longitudinale oggi transennata e coperta con un telo. Stando a quanto ha potuto fotografare [il fatto quotidiano.it](#) dall'esterno dei cantieri, a causa dei movimenti sull'asfalto si è formato anche un gradino trasversale di diversi centimetri. La società Autostrade, interpellata non ha commentato. Il pezzo di strada era stato consegnato, con tanto di certificato di ultimazione lavori, nel 2013. A portarlo a termine un'associazione temporanea di imprese di cui faceva parte anche un'azienda del Gruppo Maltauro (l'ex amministratore delegato Enrico Maltauro finì coinvolto nel 2014 nella maxi inchiesta su Expo). Ora, da qualche settimana, sul lato a valle del viadotto si sta quindi costruendo un nuovo enorme muro in cemento armato, ancorato con delle fondazioni profonde, al fine di bloccare il movimento. Il compito sarebbe stato affidato alla cooperativa Cmb di Carpi (che non aveva partecipato alla costruzione di quel tratto di strada).

Nei cantieri sono già arrivati i Carabinieri della Compagnia di Vergato per fare dei rilievi che della questione di quel muro che si è mosso avrebbe informato, come di prassi in questi casi, la stessa Procura della Repubblica di Bologna. I pm bolognesi avevano aperto in passato delle inchieste sulla Variante di Valico (quella sulla frana di Ripoli è ancora in corso). Che cosa abbia causato il problema a Rioveggio non è chiaro. Il Viadotto Casino è posizionato a pochi metri del fiume Setta, ai piedi del versante di una montagna: è possibile, ma è solo un'ipotesi, che a farlo muovere sia stato proprio un movimento franoso proveniente da quel versante.

Non è il primo problema della grande opera. [A marzo 2015 davanti alla commissione trasporti in Senato Giovanni Castellucci, amministratore delegato di Autostrade per l'Italia](#), aveva rivelato che la grande opera era costata il doppio rispetto al previsto: 7 miliardi di euro invece di 3,5. "I soldi li mettiamo noi", aveva rassicurato il numero uno di Autostrade, azienda che raccoglie l'85 per cento dei suoi ricavi dai pedaggi che pagano gli automobilisti. "Molti problemi – aveva detto Castellucci riferendosi alla Variante – sono dovuti alla scelta del tracciato, che aveva un livello di rischio geologico, misurato successivamente, superiore a quello ipotizzato dai progettisti". Il manager aveva però allontanato da sé, e dalla sua lunga gestione, ogni colpa: "La Variante è stata progettata negli anni Novanta, io non c'ero, sicuramente, col senno di poi, oggi la progetteremmo in maniera differente, più in galleria e più profonda".

Il riferimento del numero uno di Autostrade è ai due casi più eclatanti che hanno rallentato i cantieri della Variante di Valico. Sul lato emiliano ci sono stati infatti i guai con due gallerie. La Val di Sambro

ha risvegliato una frana sotto il paesino di Ripoli, che ancora continua a muoversi insieme alla vecchia A1, che passa a monte. Pochi chilometri più in là un'altra galleria, la Sparvo, ha dovuto essere letteralmente blindata internamente con degli anelli in acciaio perché un'altra frana aveva iniziato a spaccare la copertura in cemento. Sul lato toscano, una inchiesta giudiziaria per presunti reati ambientali, sfociata poi in un processo, ha bloccato per lungo tempo i lavori. Ma nonostante i problemi c'è chi è fiducioso: "Lavoriamo pancia a terra per aprire al traffico entro metà dicembre", ha assicurato il sottosegretario ai trasporti Riccardo Nencini in un'intervista al *Resto del Carlino*.